

VADEMECUM POLICJANTA

WSKAZÓWKI I KOMENTARZE OPRACOWANE PRZEZ WYKŁADOWCÓW CSP

ZAKŁAD INTERWENCJI POLICYJNYCH

INTERWENCJE POLICYJNE. BEZPIECZNE STOSOWANIE KAJDANEK

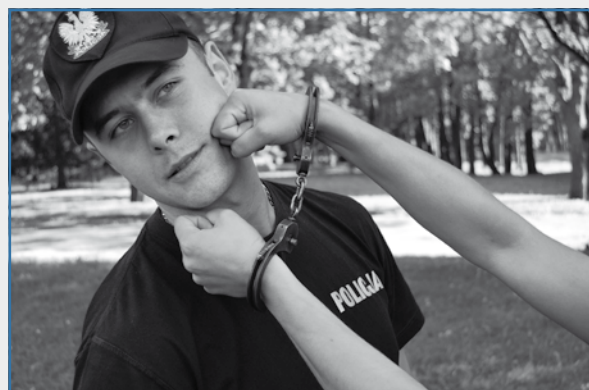
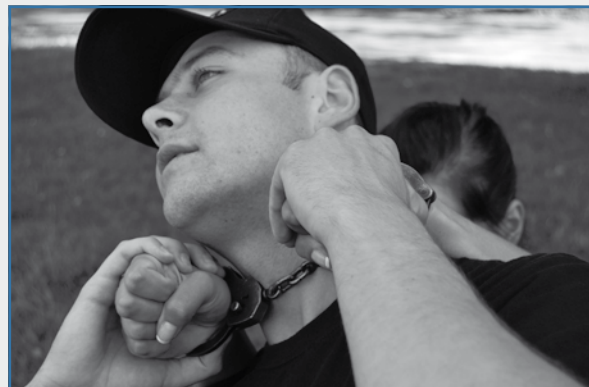
Policjant używa środków przymusu w codziennej służbie. Założenie kajdanek może się okazać konieczne wobec osoby doprowadzanej do sądu, prokuratury, jednostki Policji, zatrzymywanej, konwojowanej, podczas interwencji policyjnej w miejscu prywatnym i publicznym. Zagrożenia wynikające z nieprawidłowego zastosowania kajdanek mogą spowodować uszkodzenia na zdrowiu, zagrożenie życia policjanta lub narażać go na konsekwencje prawne pociągające go do odpowiedzialności karnej w przypadku ucieczki osoby zatrzymanej. Odpowiednie noszenie kajdanek na pasie ma także ogromne znaczenie dla bezpieczeństwa podczas interwencji. Dobrze usytuowane kajdanki to kajdanki łatwo dostępne, niekępujące ruchów i niezagrażające policjantowi np. w momencie upadku. Wskazane byłoby umieszczenie kajdanek tuż przed lub tuż za kabiną z bronią na pasie. Wówczas kajdanki po schowaniu broni są łatwo dostępne i są dobywane ręką dominującą, podczas gdy druga ręka może przytrzymywać nadgarstek zatrzymanego bądź pomóc w odpowiednim ułożeniu kajdanek.

Według rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 17 września 1990 r. w sprawie określenia przypadków oraz warunków i sposobów użycia przez policjantów środków przymusu bezpośredniego (Dz. U. Nr 70, poz. 410):

§ 6. 1. Kajdanki lub prowadnice można stosować wobec osób skazanych, tymczasowo aresztowanych lub zatrzymanych w celu udaremnienia ucieczki albo zapobieżenia czynnej napaści lub czynnemu oporowi. Kajdanki lub prowadnice stosuje się także na polecenie sądu lub prokuratora.

1a. Kajdanki lub prowadnice stosuje się w celu częściowego unieruchomienia kończyn górnych osoby, wobec której stosuje się ten środek.

ZATRZYMANY Z NIEPRAWIDŁOWO ZAŁOŻONYMI
KAJDANKAMI NA RĘCE TRZYMANE Z PRZODU MOŻE
NARUSZYĆ NIETYKALNOŚĆ CIELESNĄ FUNKCJONARIUSZA



1b. Kajdanki zakłada się na ręce trzymane z przodu. W przypadku, gdy osoba jest agresywna lub niebezpieczna, można założyć kajdanki na ręce trzymane z tyłu.

Zatrzymany z nieprawidłowo założonymi kajdankami na ręce trzymane z przodu może naruszyć nietykalność cielesną funkcjonariusza poprzez duszenie lub uderzenia.

Z praktyki policyjnej jest znanych wiele przypadków zaatakowania policjanta przez osobę z założonymi kajdankami. Zagrożenie takie występuje nie tylko przy kajdankach założonych na ręce trzymane z przodu, ale również odnotowano zdarzenia, gdy zatrzymany oswoił się z kajdankami lub przełożył do przodu ręce unieruchomione kajdankami z tyłu.

PRZY NIEPRAWIDŁOWO ZAŁOŻONYCH KAJDANKACH ISTNIEJE MOŻLIWOŚĆ OSWOBODZENIA SIĘ LUB ATAKU NA POLICJANTA



Nieprawidłowe założenie kajdank może skutkować odebraniem broni i dobytciem niebezpiecznego narzędzia.

Aby zwiększyć swoje bezpieczeństwo i uniknąć ww. zagrożeń, każdy policjant oprócz przestrzegania przepisów

powinien zwrócić szczególną uwagę na techniki i taktykę zakładania kajdank w różnych sytuacjach. Będąc w patrolu dwuosobowym, przy czynności założenia kajdank niezbędna jest asekuracja drugiego policjanta. Współdziałanie w patrolu polega na ustawieniu się policjantów w tzw. trójkącie bezpieczeństwa. Policjant asekurujący przyjmuje postawę gotowości, obserwuje zatrzymanego i otoczenie, jest przygotowany do ewentualnego użycia środków przymusu bezpośredniego.

Przystępując do założenia kajdank, policjant poprzez wydawanie jasnych i konkretnych poleceń ustawia osobę w taki sposób, aby zapewnić sobie maksymalne bezpieczeństwo

PRZYGOTOWANIE ZATRZYMANEGO DO KAJDANKOWANIA PRZEZ WYDANIE POLECENIA



i optymalne warunki do wykonania tej czynności. Z uwagi na fakt, że potencjalne zagrożenie pochodzi z rąk, podstawowym poleceniem, które wyeliminuje ewentualny atak z zaskoczenia, jest: „Pokaż dłonie!”. Możemy wówczas upewnić się z bezpiecznej odległości, czy osoba trzyma w dłoni niebezpieczne narzędzie i czy ma możliwość ataku tym przedmiotem. Kolejnymi poleceniami w przypadku pustych dłoni, zapewniającymi większe bezpieczeństwo i ustawiającymi osobę do wykonania techniki założenia kajdank są – „Ręce w bok” i „Szeroko nogi”. Wykonanie tych poleceń utrudni sięgnięcie po broń oraz atak nogami, co wpłynie na poprawę bezpieczeństwa. Mając tak ustawioną osobę, kolejne polecenia stosujemy odpowiednio do wariantu założenia kajdank na ręce trzymane z przodu w postawie stojącej, na ręce trzymane z tyłu w postawie stojącej, z oparciem o ścianę lub inną przeszkodę, postawie klęczącej lub w leżeniu przodem. Leżenie przodem jest uznawane za najbardziej bezpieczne, gdyż eliminuje prawie w stu procentach możliwość bezpośredniego ataku ze strony zatrzymanego.

DOBYCIE BRONI LUB NIEBEZPIECZNEGO NARZĘDZIA PRZY NIEPRAWIDŁOWO ZAŁOŻONYCH KAJDANKACH



VADEMECUM POLICJANTA

KAJDANKOWANIE W LEŻENIU PRZODEM UZNAWANE JEST ZA NAJBIEZPIECZNIEJSZE**KAJDANKOWANIE Z OPARCIEM O ŚCIANĘ LUB INNĄ PRZESZKODĘ**

W tym przypadku należy zwrócić uwagę na zablokowanie kończyn dolnych, eliminując tym samym możliwość zadawania kopnięć.

Przy tej formie wykorzystujemy niestabilną postawę zatrzymanego i blokując nogi odpowiednim ustawieniem, zakładamy kajdanki na ręce trzymane szeroko, dążąc do zapięcia kajdanek z tyłu.

I tak w przypadku wyczerpania warunków § 6 pkt 1b ww. rozporządzenia najbardziej bezpieczną formą będzie założenie kajdanek na ręce trzymane z tyłu w pozycji leżącej. Niejednokrotnie zdarza się, że dynamiczna sytuacja, brak miejsca lub warunki, w których się znajdujemy, nie pozwalają na wykorzystanie najbardziej bezpiecznej formy kajdankowania. Pozostaje więc do szybkiego rozważenia założenie kajdanek w postawie stojącej, postawie stojącej z oparciem o ścianę lub inną przeszkodę bądź w postawie kłęczącej.

Osoba leżąca przodem z szeroko rozstawionymi kończynami ma bardzo ograniczone możliwości ataku, czy przez kopnięcia, czy przez uderzenia. Przy tej postawie lepiej podejść do zatrzymanego, mając dwie wolne dłonie. Unieruchomić osobę poprzez kłęknięcie w okolicy mięśni najszerzych grzbietu i karku, przechwytyjąc rękę między nogami i dopiero dobyć kajdanki. Czynności te jeszcze bardziej zwiększą kontrolę nad zatrzymanym i pozwolą zareagować oburącz na ewentualny atak. Należy dążyć, jeżeli jest to tylko możliwe, do zakładania kajdanek w tej najbardziej bezpiecznej postawie.

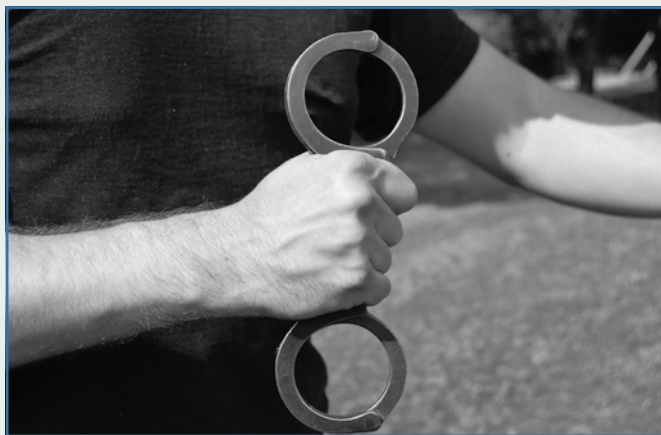
Drugą co do skuteczności i bezpieczeństwa postawą to założenie kajdanek na ręce trzymane z tyłu osobie opartej o ścianę lub inną przeszkodę.

NIEZABLOKOWANIE NOGI MOŻE SKUTKOWAĆ KOPNIĘCIEM**KAJDANKOWANIE W KLĘKU**

Zarówno w przypadku zakładania kajdanek na ręce trzymane z przodu, jak i na ręce trzymane z tyłu warto zwrócić uwagę na kilka szczegółów technicznych, które w znacznym stopniu mogą przyczynić się do poprawy bezpieczeństwa interweniującego policjanta:

1. Przed podejściem przygotować kajdanki do użycia trzymając za zamki obręczami ruchomymi skierowanymi w przód.
2. Zabezpieczenie wolnych kończyn osoby zatrzymanej w celu uniknięcia ewentualnego uderzenia lub kopnięcia.

3. Ustawienie ręki i założenie w pierwszej kolejności dolnej obręczy kajdanek.
4. Dążenie do ustawienia dłoni zatrzymanego częścią grzbietową do siebie.
5. Założenie kajdanek powyżej kłykci kości przedramienia.
6. Założenie drugiej obręczy kajdanek możliwie najszybciej – jest to newralgiczny moment, w którym może dojść do próby oswobodzenia się.
7. Dopięcie i zablokowanie kajdanek.



Ad 1.
Trzymanie kajdanek za zamki ma na celu uzyskanie pełnej kontroli nad tym środkiem przymusu bezpośredniego oraz szybkie i sprawne założenie.



Ad 2.
Podczas zakładania kajdanek, aby uniknąć kopnięcia bądź uderzenia, należy zablokować kończynę dolną i przytrzymać kończynę górną. Spowoduje to również możliwość szybkiego obezwładnienia osoby, która podejmie się próby uwolnienia podczas zakładania kajdanek.



Ad 3.
Założenie w pierwszej kolejności obręczy dolnej kajdanek pozwoli na większą kontrolę nad zatrzymanym oraz ułatwi założenie drugiej obręczy. Poza tym kajdankując w postawie stojącej czy klęczącej, po założeniu dolnej obręczy przekładamy rękę z kajdankami pod ręką osoby zatrzymanej, co spowoduje założenie dźwigni łokciowo-barkowej, a w konsekwencji zwiększy kontrolę nad tą osobą i ułatwi założenie drugiej obręczy kajdanek.

VADEMECUM POLICJANTA



Ad 4.
Ułożenie dłoni ma duże znaczenie dla bezpieczeństwa. Należy pamiętać, aby w miarę możliwości po założeniu kajdankę dłonie były zwrócone grzbietami do siebie.



Ad 5.
Aspekt założenia kajdankę powyżej kłykci kości przedramienia ma ogromne znaczenie przy transportowaniu osób zatrzymanych. Przy nieprawidłowym założeniu kajdankę bezpośrednio na nadgarstki, a dodatkowo przy ułożeniu dłoni wewnętrzną stroną do siebie istnieje ogromne prawdopodobieństwo przełożenia rąk pod pośladkami i zaatakowania policjanta. Dodatkowo przy takim nieprawidłowym założeniu, zatrzymany ma większy zakres ruchu i możliwość sięgnięcia do kieszeni, np. po ukryte niebezpieczne narzędzie.

**Ad 6.**

Założenie drugiej obręczy kajdankę możliwie najszybciej wyeliminuje zagrożenia płynące z ewentualnej próby oswobodzenia się i zaatakowania policjanta ręką uzbrojoną w założone kajdanki.

Ad 7.

Należy pamiętać o docięnięciu kajdankę w sposób umożliwiający przepływ krwi i zablokowaniu zamków, tak aby obręcze nie zacisnęły się i nie spowodowały zranień i otarć.

Mając na uwadze dbałość o własne życie i zdrowie, każdy policjant, ćwicząc i wielokrotnie powtarzając ww. techniki, podnosi swoje umiejętności, dba o profesjonalizm swojego

warsztatu służby i troszczy się o bezpieczeństwo swoje, swojego partnera na służbie i osób postronnych.

ml. asp. Leszek Czernski, instruktor

ZAKŁAD RUCHU DROGOWEGO

Badania techniczne motorowerów i tzw. quadów

Okres wakacyjny jest czasem wzmożonego ruchu na drogach motorowerów (skuterów) oraz pojazdów potocznie nazywanych quadami. Aby poruszały się bezpiecznie, muszą być sprawne; gwarantują to badania techniczne wykonane zgodnie z obowiązującymi przepisami, w odpowiednich odstępach czasu.

BADANIA TECHNICZNE MOTOROWERÓW

Zgodnie z art. 81 ust. 7 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2005 r. Nr 108, poz. 908, z późn. zm.), każdy motorower powinien przechodzić badania techniczne przed upływem 3 lat od dnia pierwszej rejestracji, a następnie przed upływem każdych kolejnych 2 lat od dnia przeprowadzenia badania. W praktyce oznacza to, iż kupując i rejestrując dziś nowy motorower, na badanie musimy stawić się za 3 lata. Jeżeli z kolei mamy motorower, dla którego od pierwszej rejestracji minęły na przykład 2 lata i 5 miesięcy, to na wykonanie pierwszego badania okresowego zostało nam jeszcze 7 miesięcy.

Jeśli mamy do czynienia ze starszym motorowerem, art. 6 ust. 2 ustawy z dnia 22 maja 2009 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. Nr 97, poz. 802) stanowi, iż właściciel motoroweru, dla którego od dnia pierwszej rejestracji minęło więcej niż 3 lata, obowiązany jest przedstawić go do badania technicznego w terminie roku od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.

Według powszechnej interpretacji powyższych przepisów, posiadacze motorowerów z „dożywotnim” przeglądem technicznym zostali zobligowani do przeprowadzenia badania technicznego do dnia 22 września 2010 r. oraz wymiany dowodu rejestracyjnego na odpowiadający aktualnym przepisom. Właściciele motorowerów, którzy tego nie zrobili, muszą się liczyć z tym, że podczas kontroli drogowej zostanie im zatrzymany dowód rejestracyjny za pokwitowaniem. Oczywiście, powyższa sytuacja dotyczy także osób, które – co prawda – wymieniły dowód rejestracyjny i przeprowadziły przegląd, ale po okresie dwóch lat zapomniały o konieczności wykonania kolejnego badania technicznego.

Jeżeli od dnia pierwszej rejestracji motoroweru nie minęły jeszcze 3 lata, nie ma obowiązku przedstawienia go do okresowego badania technicznego.

Licząc wiek motoroweru od pierwszej rejestracji, chodzi oczywiście o pierwszą rejestrację pojazdu w ogóle, a nie tylko w Polsce. Liczenie względem daty rejestracji w naszym kraju nie miałoby sensu – dziesięcioletni pojazd sprowadzony z zagranicy, patrząc przez pryzmat stanu technicznego, trzeba by uznać za nowy. W dokumentach kupowanego pojazdu na pewno znajduje się wpis dotyczący takiej daty, gdyż jest to określone przepisami.

BADANIA TECHNICZNE TZW. QUADÓW

Od kilku lat na bezdrożach i pagórkach Polski pojawia się coraz więcej pojazdów nazywanych potocznie quadami. Na obszarze Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej pojazdy te noszą nazwę All Terrain Vehicle, czyli po prostu wszędołaz. Quad jest pojazdem o specyficznej konstrukcji. Musi mieć opony o obniżonym ciśnieniu, kierownicę w postaci drążków (podobną jak w rowerze) i powinien być używany przez osobę siedzącą na nim okrakiem. Tyle określeń ogólnych, a więcej informacji na temat tych pojazdów znajdziemy w naszych przepisach prawnych dotyczących homologacji pojazdów. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 28 lipca 2005 r. w sprawie homologacji typu pojazdów samochodowych mających dwa lub trzy koła, niektórych pojazdów samochodowych mających cztery koła oraz motorowerów (Dz. U. Nr 162, poz. 1360, z późn. zm.) w załączniku nr 1 ust. 2 pkt 1 i 2 wyróżnia dwie kategorie czterokołowych pojazdów samochodowych, które w zależności od cech określa się jako:

1) lekkie pojazdy czterokołowe, których masa bez obciążenia nie przekracza 350 kg (kategoria L6e), nie wliczając w to masy akumulatorów w przypadku pojazdów elektrycznych, i których maksymalna prędkość konstrukcyjna nie przekracza 45 km/h oraz których:

- pojemność skokowa nie przekracza 50 cm³, w przypadku silnika z zapłonem iskrowym, lub
- maksymalna moc nie przekracza 4 kW, w przypadku innych silników ze spalaniem wewnętrznym, lub
- maksymalna moc jest nie większa niż 4 kW, w przypadku silnika elektrycznego.

Pojazdy te powinny spełniać wymagania techniczne stosowane do motorowerów trójkołowych kategorii L2e, chyba że przepisy dotyczące homologacji stanowią inaczej;

2) pojazdy czterokołowe, inne niż lekkie, o których mowa w pkt 1 lit. a, których masa bez obciążenia nie przekracza 400 kg (kategoria L7e) (550 kg dla pojazdów przeznaczonych do przewożenia towarów), nie wliczając w to masy akumulatorów w przypadku pojazdów elektrycznych, i których maksymalna moc użyteczna silnika nie przekracza 15 kW.

Pojazdy te powinny spełniać wymagania techniczne stosowane do motocykli trójkołowych kategorii L5e, chyba że przepisy dotyczące homologacji stanowią inaczej.

Dopełnieniem wiedzy na temat warunków technicznych omawianych pojazdów jest zapis zawarty w § 3 ust. 10



pkt 2 i 4 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz. U. z 2003 r. Nr 162, poz. 1360, z późn. zm.), który stanowi, iż dopuszczalna ładowność określona przez producenta dla pojazdów trzy- i czterokołowych nie może przekraczać w przypadku:

- 1) pojazdu czterokołowego lekkiego – 200 kg,
- 2) pojazdu czterokołowego innego niż lekki:
 - a) do przewozu rzeczy – 1000 kg,
 - b) do przewozu osób – 200 kg.

Stwierdzenie spełnienia warunków technicznych w przypadku pojazdów czterokołowych klasyfikowanych w kategorii L (pojazdy jednośladowe i trójkołowe) wymaga od diagnosty szczególnej staranności i zwrócenia uwagi na cechy konstrukcyjne, np.: opony stosowane w tych pojazdach są w ogromnej większości przypadków oponami niskociśnieniowymi o specyficznej rzeźbie bieżnika, przystosowującej je do warunków jazdy po nieutwardzonej nawierzchni. Na

rynku jest dostępna szeroka gama wszędołazów o różnej masie, pojemności silnika i mocy. Tylko niewielka część tych pojazdów ma homologację, która jest jedną z podstaw do rejestracji pojazdów, co uprawnia do poruszania się po drogach publicznych.

Jeśli pojazd jest importowany i nie ma świadectwa homologacji, to zgodnie z art. 68 ust. 17 pkt 4 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym, można dopuścić go do ruchu, o ile został wyprodukowany lub importowany w liczbie jednej sztuki rocznie. Z tej właśnie możliwości próbują korzystać coraz częściej osoby sprowadzające quady na terytorium RP. W tym przypadku jest konieczne przeprowadzenie tzw. pierwszego badania technicznego pojazdu, które poza wystawieniem Dokumentu Identyfikacyjnego Pojazdu (DIP) ma na celu sprawdzenie, czy pojazd ten odpowiada warunkom technicznym określonym m.in. w art. 66 ustawy Prawo o ruchu drogowym, a także w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia.

KWALIFIKACJA QUADA JAKO POJAZDU SAMOCHODOWEGO INNEGO

Jeśli zawiodła próba sklasyfikowania takiego pojazdu jako czterokołowca, to zdarzają się próby jego kwalifikacji jako pojazdu samochodowego innego, co skutkuje tym, że powinien on spełniać warunki techniczne dla pojazdu samochodowego określone w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia. Konieczna jest tutaj dokładna klasyfikacja do konkretnego pojazdu i zastosowanie warunków technicznych do niego przypisanych. Z oczywistych względów quad nie spełnia tych warunków, bo po prostu nie może ich spełnić. Brak chociażby punktów kotwiczenia pasów, gaśnicy, trójkąta ostrzegawczego i to tylko kilka przykładów, a jest ich znacznie więcej. Zdarzają się też i takie przypadki, gdy z quada rzeczoznawcy i diagnosty lub sami diagnosty „na papierze” robią ciągnik rolniczy lub motocykl. Przypomnę tylko, że zgodnie z definicją zawartą w art. 2 ustawy Prawo o ruchu drogowym, ciągnik rolniczy to pojazd silnikowy skonstruowany do używania łącznie ze sprzętem do prac rolnych, leśnych lub ogrodniczych; ciągnik taki może być również przystosowany do ciągnięcia przyczep oraz do prac ziemnych (prędkość maks. 40 km/h). Czy takie jest przeznaczenie przeciętnego quada? Owszem, niektóre pojazdy mają hak i mogą ciągnąć przyczepkę, do zdecydowanej mniejszości da się podciepić jakiś zewnętrzny osprzęt, mimo to nie zostanie wyczerpana definicja ciągnika rolniczego. Czy zatem możemy o quadzie mówić, że jest ciągnikiem rolniczym? Zdaje się, że jest to pytanie retoryczne...

Ponadto kierujący pojazdem samochodowym czterokołowym zarejestrowanym jako ciągnik rolniczy będzie zmuszony do korzystania z tego pojazdu, jak z typowego ciągnika rolniczego, z pełnymi konsekwencjami, np. zakazem ruchu po drodze ekspresowej, koniecznością doposażenia pojazdu w trójkątną tablicę wyróżniającą pojazd wolny, dwa boczne lusterka, gaśnicę itp.

*asp. Robert Szczech, wykładowca
asp. Dariusz Szymanik, mł. wykładowca*